

DIBATTITO

ENZO FOGLIANI

(avvocato)

Desidero intervenire con riferimento alla relazione del professor Volli, e non posso che concordare con il suo auspicio di un "ritorno alle origini" che riunifichi in un unico sistema organico il diritto dei trasporti, ormai frammentato oltre ogni ragionevole necessità.

Tuttavia, a mio avviso, per quanto attiene alla trasferibilità per via telematica dei diritti nascenti dal contratto di trasporto non è sufficiente riportare la frammentata disciplina specialistica nell'ambito dei principî più generali del sistema normativo attuale, ma è auspicabile, per alcuni aspetti che più risentono dei progressi tecnologici ed informatici, la creazione di un nuovo, specifico sistema del tutto svincolato da quello vigente.

Le limitate esperienze normative specifiche al riguardo appaiono, infatti, del tutto inidonee a disciplinare il fenomeno e dimostrano - a mio avviso - l'insufficienza dei principî e degli schemi tradizionali. Al riguardo si può richiamare il Protocollo di Montreal n. 4 del 1975 (peraltro non in vigore), che ha tentato di introdurre una disciplina del titolo elettronico di trasporto aereo.

Si tratta di una disciplina non applicabile *sic et simpliciter* a sistemi telematici (quali quelli descritti dal professor Volli) destinati a sostituire i titoli trasfe-

ribili rappresentativi delle merci. Presupposti della normativa di Montreal sono, infatti, l'esistenza di un sistema informativo centrale presso il vettore, la non negoziabilità dei diritti relativi al trasporto, la possibilità dell'utente di ottenere dal vettore una prova cartacea dei dati relativi al trasporto.

E' evidente che la prassi in uso ed in continua espansione descritta dal professor Volli non può essere regolamentata né da tale normativa (creata circa un ventennio fa), né tanto meno da quella tradizionale sui titoli di credito, rispetto alla quale la negoziazione telematica costituisce quasi una rivoluzione copernicana. Mentre infatti nella disciplina tradizionale punto centrale è il titolo di credito, che incorpora il diritto e materialmente circola, nei trasferimenti telematici tale titolo materialmente non esiste, e punto di riferimento risulta invece il dato relativo al trasporto, conservato nel sistema informatico del vettore.

Non esiste dunque un titolo cartaceo destinato alla circolazione, bensì un diritto che si manifesta in dati che, per la loro tecnica di registrazione, sono: a) riproducibili un numero di volte virtualmente infinito; b) nella materiale disponibilità del debitore della prestazione; c) cancellabili o modificabili in modo piuttosto semplice da chi detiene il supporto magnetico su cui sono registrati.

Ciò rende inapplicabile ai titoli di trasporto elettronici (se si può ancora parlare di titoli) la disciplina tradizionale relativa ai titoli di credito, e crea sotto l'aspetto probatorio problematiche spesso irresolubili alla luce dei principî attuali. Questi ultimi, infatti, appaiono del tutto inadatti a disciplinare la prova dello scambio di informazioni (e quindi il trasferimento di diritti) fra le parti; e ciò non

soltanto nel settore del trasporto, ma ormai in ogni settore commerciale (si pensi ad esempio al *telefax*, nel quale al contrario del *telex* non si ha alcun intervento da parte di un ente terzo che ne confermi data e luogo di provenienza).

Simili problemi si pongono per esempio nell'ambito dei servizi bancari. Le transazioni tramite *bancomat*, ad esempio, *mutatis mutandis* pongono problemi giuridici sostanzialmente identici. Il limitato valore unitario delle singole transazioni (che sotto il profilo economico rende poco conveniente per le parti l'instaurazione di contenziosi giudiziari) rende possibile il funzionamento del sistema *bancomat* anche in assenza di norme adeguate a disciplinarlo al meglio. Ma è difficilmente ipotizzabile un tale funzionamento, privo di specifica normativa, per transazioni di elevato valore economico quali quelle connesse al trasporto; né, per motivi economici, appare possibile affiancare ai sistemi telematici quelli tradizionali in linea con la disciplina vigente, orientata all'elemento cartaceo.

E' quindi a mio avviso auspicabile e necessario un radicale cambiamento di sistema, adeguando i principî normativi ai nuovi mezzi di registrazione e trasmissione dei dati oggi in uso; e ciò non soltanto nel settore dei trasporti, ma addirittura nell'ambito dei principî più generali in tema di trasferimento dei diritti e relativa prova.

L'attuale sistema normativo è infatti basato sul supporto cartaceo infungibile e sulla materiale trasmissione dello stesso; mentre è necessario invece concepire un nuovo sistema giuridico in tema di trasferimento di diritti e di prova, i cui principî presuppongano supporti magnetici e la trasmissione telematica dei dati in essi contenuti.

Si tratta di una vera e propria rivoluzione imposta dal progresso tecnologico, che trascende l'ambito del diritto dei trasporti ed esige una rapida ed adeguata disciplina generale di principio; mancando la quale gli sforzi per ipotizzare una disciplina specialistica nel campo dei trasporti sarebbero vani e destinati all'insuccesso, come già accaduto a precedenti tentativi in tal senso.

MICHELE COMENALE PINTO

(c.s.)

Ho ascoltato con interesse i rilievi dell'amico avvocato Fogliani: mi chiedo tuttavia se la soluzione più agevole ai problemi da lui così efficacemente prospettati non vada ricercata in strumenti come la *receipt for the cargo*, introdotta come strumento di documentazione del trasporto aereo di merci (per il caso che l'*air waybill* sia stata sostituita, con il consenso del mittente, da "altri mezzi idonei a mantenere una registrazione del trasporto da eseguire", ivi compresi quindi i mezzi informatici) dall'art. 5.2. della Convenzione di Varsavia del 1929, nel testo emendato dall'art. III del non ancora vigente Protocollo di Montreal n. 4 del 1975.

Indubbiamente, un forte limite di tale documento risiede nella non automaticità della sua emissione, non avendo avuto purtroppo seguito la proposta, avanzata dalla delegazione francese durante i lavori preparatori, di affermarne l'obbligatorietà: in base al medesimo art. 5.2, il vettore è tenuto a rilasciarlo soltanto dietro espressa richiesta del mittente. E deve anche evidenziarsi che manca nel

Protocollo di Montreal n. 4 qualsivoglia previsione specifica sulle eventuali difformità fra *receipt for the cargo* (cui comunque in base all'art. 11 dello stesso testo emendato della Convenzione di Varsavia, deve attribuirsi il rilievo della *prima facie evidence*) e le registrazioni del trasporto eseguite con mezzi informatici (o comunque altri mezzi idonei a mantenere la registrazione).

Nel caso di difformità fra registrazione informatica e *receipt for the cargo*, per quello che è attualmente il grado di evoluzione dei sistemi informatici dei vettori aerei per il trasporto di merci, mi sembra ancora preferibile la conclusione della prevalenza dei dati contenuti nella documentazione cartacea, che sono i soli che il mittente possa effettivamente riscontrare e controllare; mi sembrano pienamente condivisibili i rilievi a suo tempo svolti dal professor Busti nella sua monografia sui nuovi documenti di trasporto, in ordine agli ostacoli allo sviluppo delle forme di documentazione elettronica del contratto, ove manchi una effettiva cooperazione delle parti nel trattamento dei dati dei quali non sia assicurata la conservazione e l'effettiva accessibilità. Ci si può tuttavia chiedere in prospettiva se una tale conclusione non dovrebbe essere rimeditata nell'ipotesi che venisse introdotta per il trasporto di merci la possibilità per l'utente di introdursi ed operare direttamente sul sistema di prenotazioni di spazio del vettore, magari attraverso il proprio terminale "Videotel", analogalmente a quanto è stato già reso possibile dall'Alitalia per il trasporto di passeggeri a tariffa ordinaria.

GUIDO CAMARDA

(c.s.)

Desidero sapere come, con la documentazione elettronica, può aversi il frazionamento della ex polizza di carico, generalmente attuato con gli ordini di consegna.

LIVIO PESLE

(c.s.)

Desidero fare una considerazione. Le banche e la pratica commerciale, rispetto alla polizza di carico, sono terribilmente indietro: ancora oggi vengono aperti crediti chiedendo "*marine bill of lading*", "*ocean bill of lading*", "*no transhipment*", ecc. - che sono cose da Medioevo! - per cui un operatore è costretto a "scarabocchiare" le polizze di carico, nella maniera più incredibile, per poter negoziare il credito.

Ma si impone una domanda: un operatore, fermi restando gli aspetti essenziali del trasporto marittimo, può mutuare da qualsiasi altro operatore, a suo piacimento, le condizioni? Che valore legale ha questo sistema? Il mio quesito nasce da una precisa esperienza personale, dalla trasformazione di una polizza di carico in CMR.

Quali sono le clausole di ogni particolare polizza di carico, ovvero le clausole aggiuntive?

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Premesso che questa è una questione che riguarda relativamente il problema che mi è stato posto, perché attiene alle polizze in generale, è evidente che le clausole possono essere inserite - non esiste il *copyright* per le clausole -, clausole peraltro in uso da un cinquantennio e più. Per quanto riguarda la trasformazione di una polizza di carico in CMR o CMR in polizza di carico, ciascuno, nella libertà dell'ordinamento giuridico, può agire come meglio preferisce; bisogna vedere però che natura giuridica ha questo documento; normalmente con la CMR si trasporta, e quindi (v. l'art. 2 richiamato prima), il vettore principale ottiene una "*service bill of lading*" da parte del vettore marittimo, ma questa affermata trasformazione mi pare un po' strana.

Per quanto riguarda le clausole polizza di carico, la apposizione dei timbri, è un discorso che riguarda le polizze marittime: bisogna vedere se è il ricevitore che effettivamente è vincolato a queste clausole. Ma queste sono questioni che riguardano poco il tema.

Mi paiono più importanti le altre argomentazioni che sono state fatte, soprattutto quanto è stato detto dal primo interventore dimostra la difficoltà in cui noi ci troviamo a operare quando vogliamo farlo con titoli di credito elettronici.

Io non ritengo nel modo più assoluto che si possa arrivare al frazionamento: quante polizze di carico sono emesse ogni giorno nel mondo? Quante? Altrimenti ci troviamo in un dato momento come gli archivi della polizia o del Ministero del commercio, che vuole avere le evidenziazioni di tutte le opera-

zioni sopra i dieci milioni che si fanno in Italia. E' inutile, non serve a niente: ogni giorno sono emesse, non so, 50.000 polizze di carico, o qualcosa del genere. Questo è il problema che è nato negli ultimi decenni con la facilità delle comunicazioni: non esistono più polizze di carico per migliaia e migliaia di sacchi di caffè. Nella mia vita ho visto una sola volta una polizza di carico per, non so, 4.000, 5.000, 10.000 sacchi di caffè, ed è stato nell'immediato dopoguerra quando Malta aveva comperato caffè dal Brasile. Altrimenti le polizze di carico, la documentazione, arriva già frazionata, arriva già con 200 sacchi, 300 sacchi, 150 sacchi; quindi non sono più i Bustamante del Brasile che mandavano una nave intera al loro agente di commercio a Trieste perché vendesse il caffè in tutto il bacino danubiano. Questo è il portato delle comunicazioni, dei *telex*, del telefono, della posta aerea, in cui in ogni momento il venditore sa già esattamente dove vanno le merci. Già le regole del C.M.I. dicono abbastanza chiaramente come bisogna operare. Abbiamo la chiave d'ingresso, abbiamo il diritto di controllo e di sostituzione, nel momento della cessione si sostituisce un'altra chiave, un altro numero, per cui a un dato momento è abbastanza assicurata la certezza della destinazione.

Ma in sostanza, che cos'è dal punto di vista giuridico questa disponibilità nella chiave elettronica, nella versione elettronica del documento?

Quando faccio la cessione del mio diritto alla riconsegna, mi trovo esattamente dal punto di vista giuridico come nella posizione di titoli frazionari, di "*delivery orders*" impropri. Sono sostanzialmente delle transazioni giuridiche che prendono data dal momento che presuppongono - anche se sono merce

viaggiante - la riconsegna della merce. Il ricevitore che cede i suoi diritti, anziché andare dal vettore a domandare i *delivery orders*, ordini di consegna propri, ad un dato momento fa questa cessione con *delivery orders* impropri, per cui la polizza di 200 sacchi viene distinta in due ordini di consegna impropri "buoni sui magazzini", si chiamano in certe parti. Quindi è una disposizione data dall'avente diritto alla merce nei confronti del suo debitore, e non richiede l'emissione del nuovo titolo Ecco come si può fare il frazionamento elettronico, esattamente come i titoli, abbiamo la chiave d'accesso e la sua posizione singola viene diminuita da 200 a 100, esattamente come in un *bancomat*.

Però tornando al discorso, senza entrare poi nei particolari (Montreal) ritengo che, da parte nostra, come giuristi, l'andare a cercare ed affinare tutti questi strumenti, senza tener conto della teoria generale, delle posizioni generali, porta in un vicolo cieco, porta in una situazione in cui non riusciremo più a districarci. Noi dobbiamo discutere, esaminare, questa mi sembra la conclusione finale, come se ci trovassimo prima dell'affermarsi delle polizze di carico, ma a fronte a trasporti in cui ad un dato momento vi è un ricevitore che ha diritto di ricevere la merce: come poi lo si indica, lo si comunica, è un'altra questione. E chi ha il diritto, chi è il legittimato? Il terzo (richiamo quello che ho cercato di dire prima, forse non sufficientemente esplicando) che ha diritto di ricevere la merce e il terzo che "entra" nel contratto per il semplice fatto che dà una disposizione; tutto il resto conta poco, perché se andiamo ad affogarci nelle carte, non ne verremo più fuori, il commercio internazionale verrà sostanzialmente bloccato. Noi ci troviamo quindi, in questo momen-

to, così come eravamo prima del 1850, con un'infinità di transazioni commerciali in più, ma come documentazione la situazione è quella di prima.

Con il bonifico elettronico le polizze di carico sono praticamente diventate inutili. Il bonifico istantaneo, con le sue opportune garanzie, con le sue possibilità, oggi possiamo farlo, non siamo immuni da frodi, lo sappiamo già per quanto riguarda i contenitori; però il vantaggio generale di evitare tutta la frammentazione di documenti penso sia sufficiente per ritenere che, con le opportune cautele, in un futuro, questa sarà la strada.

FEDERICO BIANCA

(c.s.)

Mi ricollego a quanto detto dal professor Antonini, nella sua compiuta relazione, circa il delicato problema della responsabilità del vettore nel trasporto a mezzo *container*.

A mio avviso, la sentenza della Cassazione ora richiamata (Cass. 2 marzo 1991, n. 3112), nel lodevole tentativo di evitare un iniquo aggravamento della posizione del vettore - il quale, nel caso di *container F.C.L.-F.C.L.* sarebbe gravato secondo la Corte di una responsabilità oggettiva - finisce per mutare il contenuto dell'obbligazione del vettore. In termini più espliciti, la Corte giunge fino al punto di affermare che il vettore che trasporta un *container* a condizioni *F.C.L.-F.C.L.* risponde dell'integrità dei sigilli del *container* e non delle merci ivi contenute. L'obbligo di custodia è riferito ai soli sigilli (e, quindi al *container*) e non alle merci in quanto tali.

A questo punto è del tutto indifferente che il vettore aggiunga nella polizza di carico la riserva “*said to contain*”, in quanto l’indicazione *F.C.L.-F.C.L.* vale già da sola ad evitare le conseguenze dell’art. 462 c.n.

Personalmente, salva l’autorevolezza della pronuncia giurisprudenziale e della dottrina che vi aderisce, ritengo che un simile mutamento del contenuto dell’obbligazione del vettore, con tutte le conseguenze che ne derivano, non sia giustificato alla luce del dettato normativo.

Già in precedenza ho cercato di esprimere la mia opinione in merito con una breve nota in calce alla sentenza di cui parliamo (v. *Dir. trasp.* II/1992, 547) e mi sento di doverla rinnovare. Il contenuto dell’obbligazione del vettore, così come il regime di responsabilità cui questo è soggetto, non mi sembra che possano essere modificati o derogati, seppure in presenza di obiettive necessità pratiche.

D’altra parte, pur tenendo fermi i sopradetti elementi, mi sembra che il regime delle riserve possa sopperire a tali situazioni.

Per tale motivo, penso che l’indicazione *F.C.L.-F.C.L.* inserita nella polizza di carico, anziché togliere valore alla riserva “*said to contain*”, costituisca, al contrario, il presupposto della legittimità di tale riserva generica e, per tale motivo, il vettore deve avere cura di inserirla nelle relative polizze.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Vorrei intervenire sulla sentenza della Corte

di Cassazione, perché è stata oggetto di lunghissime discussioni nel momento in cui si è stilata la sua motivazione. Occorre rifarsi al concetto di Maltese, espresso in altre sentenze, sull'onere della prova in caso di pericoli eccezionali - bisogna ricordare che qui ci troviamo in regime di pericoli eccezionali - e su chi grava quest'onere della prova. In questo quadro va esaminata la sentenza, ed è questa la posizione da cui discende la situazione affermata. Allora il punto è il fatto che ci sono i sigilli: è il ragionamento vero della sentenza, anche se non traspare. Provate a leggerla sotto il profilo dell'art. 422 c.n. o, rispettivamente, dell'art. 3.6 della Convenzione, tenendo presente quello che la Corte e Maltese hanno detto nelle sentenze del 1989 e del 1980 in caso di pericoli eccezionali: vedrete quindi che la sentenza ha una certa sua logica, anche se alcune conclusioni possono essere criticate.

A proposito dei sigilli e del bagnamento, l'ultimo numero del Diritto marittimo porta una sentenza invece in cui, nonostante i sigilli, poiché si è ritrovata acqua di mare (hanno trovato i fori, i buchi sul contenitore), è stata affermata la responsabilità del vettore.

Tornando al discorso del trasudamento, ad esso sono collegate tutte quelle problematiche giuridiche e le sentenze degli anni sessanta a proposito del trasporto del mais dall'Argentina che ne hanno dato già un quadro.

Io non sarei tanto sicuro che i contenitori non siano pertinenti. Pensiamo ai pezzi di rispetto: il pezzo di rispetto che viene imbarcato sulla nave cos'è? Nel momento in cui il vettore imbarca il proprio contenitore sulla nave, nel caso in cui si verifica il sinistro, questo è pertinente. Della scia-

luppa, delle apparecchiature radio, che possono passare da una nave all'altra, non sarei tanto sicuro. Ma il problema pare che deve essere ancora esaminato.

GUIDO CAMARDA

(c.s.)

Desidero porre un quesito in merito agli aspetti connessi con i "trasporti pericolosi" e alla responsabilità nei confronti di terzi. Oggi per materiale pericoloso si intende spesso materiale inquinante. Ora, vorrei fare una domanda in merito alla facoltà del vettore di verificare il contenuto del contenitore. Mi chiedo se questa facoltà, in qualche caso, non diventi un vero e proprio obbligo (direi meglio un onere), quello cioè di verificare ciò che c'è dentro il contenitore non sigillato, ai fini di un eventuale esonero di responsabilità del vettore nel caso che la merce trasportata durante il viaggio sia essa stessa causa di danni.

Naturalmente, ne potremo sapere di più quando finalmente l'I.M.O. avrà varato la Convenzione sul trasporto di merci pericolose; pongo la domanda, come si suol dire, allo "stato dell'arte".

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

Condivido l'osservazione del dottor Pesle, per il quale è assurdo pensare che il *container* possa

essere considerato una pertinenza della nave. Ripe-
to, al riguardo, quanto già ho affermato nel corso
della mia relazione e cioè che, a mio avviso, il *contai-
ner* non può essere mai considerato pertinenza della
nave. Infatti, esso non potrebbe dirsi destinato sta-
bilmente al servizio della stessa: manca, dunque, il
vincolo di destinazione. Ciò vale - e mi riferisco in
particolare all'osservazione ora svolta dal professor
Volli - anche limitatamente al periodo di tempo in
cui il *container*, appartenente ad un determinato
armatore, si trova su una delle navi dello stesso: di
certo non potrebbe ravvisarsi il vincolo di destina-
zione, che implica una stabilità nel tempo, mentre la
presenza del *container* su una data nave ha, per sua
natura, carattere transitorio.

Quanto alla domanda del dottor Bianca circa
l'importanza dei sigilli nel trasporto a mezzo
containers e circa la clausola "dice contenere", ricor-
do quanto è stato affermato dalla nota sentenza della
Cassazione e cioè che, se il *container* è ricevuto dal
vettore già sigillato ad opera del caricatore, sarebbe
del tutto inutile l'inserimento di una riserva da
parte del primo, poiché la stessa ridonderebbe a
mera clausola di stile, essendo *in re ipsa* che egli non
ha potuto verificare il contenuto del *container*. Mi
sembra che tale ragionamento sia assolutamente
corretto.

Viceversa, nel caso in cui il *container* venga
consegnato al vettore privo dei sigilli, i quali vengo-
no poi apposti dal vettore medesimo, si pone il
problema se il vettore abbia la facoltà, o addirittura
l'obbligo (in relazione alla possibile occultazione di
carichi pericolosi, cui faceva cenno il professor
Camarda), di verifica del contenuto. Ora, a mio
avviso, gravare il vettore dell'obbligo di verifica del

contenuto (ossia del compimento di una operazione che teoricamente è possibile, perché è ovvio che, mancando i sigilli, il vettore può effettuare il controllo all'interno del *container* che gli viene consegnato) significherebbe paralizzare il traffico, con il compimento di attività particolarmente lunghe e laboriose. Dalla lettura di alcune sentenze, pare possa evincersi il principio che l'interno del *container* non sigillato deve ritenersi controllabile ad opera del vettore; questo è, però, un indirizzo estremamente pericoloso, che non tiene conto del fatto che, nel concreto, non si potrebbe pretendere l'effettuazione di un controllo del genere: controllo che, in effetti, non viene mai fatto.

Tornando alla sentenza della Cassazione in materia di sigilli, desidero sottolineare che molte volte la giurisprudenza, investita della decisione circa una questione avente notevole rilievo anche sotto il profilo teorico, tende a conseguire un risultato ispirato a criteri di logica sostanziale e di equità, anche quando ciò comporti l'esigenza di forzare il dato normativo esistente. Quella in esame ne costituisce un esempio significativo, atteso che il risultato avuto di mira, e in effetti raggiunto, è di certo soddisfacente, anche se il suo conseguimento ha richiesto una ricostruzione del vigente sistema della responsabilità vettoriale in cui si intersecano, in maniera non del tutto lineare, i due piani valutativi rappresentati dall'oggetto della prestazione e dalla colpa del debitore. Del resto, è perfettamente noto a tutti noi quanto accade negli ordinamenti di *common law*, ove sovente la motivazione della sentenza, anche su temi relevantissimi, appare scarsamente soddisfacente e in ampia parte tautologica, non rappresentando il frutto di rigorosa impostazione e di

serrata interpretazione delle norme vigenti, ma, per il fatto stesso di essere stata pronunciata (soprattutto se da magistrato considerato autorevole), costituisce “precedente” e, quindi, sicuro punto di riferimento per l’interpretazione successiva.

In definitiva, nella decisione in discorso, la Cassazione ha avuto di mira il conseguimento del risultato, equo, di non gravare il vettore del duplice onere di individuare la causa del danno e di fornire la prova che in relazione a tale causa non v’è stata colpa sua o dei soggetti di cui egli deve rispondere (salva la sua sussumibilità nel novero dei pericoli eccettuati). In verità, porre tale duplice onere a carico del vettore nel trasporto a mezzo *containers* consegnati già chiusi e sigillati equivarrebbe ad assegnare carattere oggettivo alla di lui responsabilità, ossia, in sostanza - e secondo quanto il dottor Maltese, eccellente estensore della sentenza, ha avuto modo di affermare ripetutamente nel corso di vari suoi interventi sull’argomento -, a fare del vettore un assicuratore del carico, il quale assume su di sé tutti i rischi implicati dal trasporto.

Così, con una ricostruzione giuridica che pro-tende il nostro sistema attuale verso quello di Amburgo, piuttosto che verso quello di Bruxelles, la Corte Suprema ha reso la sentenza di cui ci siamo oggi occupati, la quale, nell’esperienza giurisprudenziale quotidiana, ha già segnato una sicura linea di rotta.

Resterebbe, infine, in punto prova del danno, un argomento della massima importanza, concernente i profili assicurativi del trasporto containerizzato. In presenza di un trasporto che parte a condizioni *F.C.L.*, la polizza di carico contenente una riserva (“*said to contain*”) non sembra idonea a

costituire prova della consegna del carico per il trasporto. Ciò assume rilevanza, quanto alla dimostrazione del danno, non soltanto - come già ho riferito nel corso del mio intervento - nei rapporti fra vettore e caricatore o ricevitore, ma anche in quelli fra quest'ultimo (soggetto assicurato) e il proprio assicuratore. Ma tale argomento esula dalla materia che mi sono ripromesso di trattare: sicché lo lascio, eventualmente, ad altri che intenda affrontarlo.

CARLO PILLININI

(funzionario delle Assicurazioni Generali - Trieste)

Desidero ricollegarmi a queste osservazioni per porre una domanda, chiaramente, nelle vesti di un operatore.

Premetto che, dal mio punto di vista, la possibilità di pesatura delle differenze del *container* potrebbe essere una soluzione che, pur non soddisfacendo dal punto di vista pratico gli operatori del trasporto marittimo, può, al limite, soddisfare l'oneri della prova a carico del caricatore per dimostrare che, in effetti, sottrazione vi è stata. Questo, naturalmente, non quando vi è una differenza minima, ma quando, ad esempio, manca metà del peso della merce. Quindi la domanda é: cosa succede se la rimozione dei sigilli avviene in dogana? Tante volte abbiamo avuto dei casi in cui il *container* non presentava i sigilli originali, perché erano stati rimossi dalla dogana, e potrebbe anche darsi (non si vogliono gettare sospetti su nessuno) che in quel momento ci sia stata sottrazione o ammanco.

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

La prima domanda è, in realtà, una considerazione, che non esige risposta e che, comunque, mi trova consenziente.

Quanto al secondo problema, implicato dalla sostituzione dei sigilli in dogana, ricordo una sentenza riferita a una fattispecie di riconsegna di un *container* munito di un sigillo apposto dopo il controllo doganale, in sostituzione di quello originario, che era stato rimosso all'atto del controllo stesso.

In quell'occasione, il vettore fu ritenuto responsabile degli ammanchi riscontrati al momento della riconsegna, non avendo egli potuto provare di avere custodito, intatti, i sigilli apposti all'origine dal caricatore.

Mi sembra importante rilevare che, al momento dell'apertura del *container* in dogana, l'interessato può provvedere alla verifica del contenuto, facendo redigere i relativi verbali e facendo dare atto, in questi, sia dello stato dei sigilli, sia delle condizioni del carico e degli eventuali ammanchi. Al riguardo desidero ricordare ciò che un Autore, da me citato nel corso dell'intervento (Parenthou), aveva osservato quanto al problema della contribuzione in avaria comune e della verifica dei danni e dei valori contributivi della merce trasportata in *containers*: tale verifica può essere effettuata contestualmente all'apertura del *container* per il controllo doganale. L'osservazione mi pare calzante anche sotto il profilo, ora considerato, della responsabilità del vettore e della prova del danno.

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Ringrazio i relatori che sono intervenuti a questa giornata di studi: l'articolazione del dibattito dimostra il valore delle loro relazioni e l'importanza degli argomenti che hanno trattato.

Dichiaro, quindi, chiusi i lavori odierni.